

江南内陸河川の水運ネットワーク

—— 新型交通の発展を中心に（一九二一—一九四九）——

馮 賢亮

（訳Ⅱ広中一成）

●●●●●

はじめに

二〇〇〇年以降、中国水利史研究は復興の兆しを見せている。これまでのように長江や黄河といった大河川だけに着目するのではなく、小さな領域や細かな地形をめぐっての水利や社会の問題にもつばら関心が向けられるようになった。二〇一一年になり、中国水利史の研究成果はかなり蓄積され、論述内容も環境と水利の変化、水利文献と实地調査、水利文化史、水利史研究と現実の水利建設との関係など多岐に及んだ。^①しかし、小さな枠組みの地域社会という点でみれば、水利の二大テーマのうち、灌漑史の考察は比較的行われているが、水運に関する研究はまだ充分と

は言えない。

太湖平原を中心とする江南三角洲地帯では、伝統的水利事業が以前から当地での重要な公共工事となっていた。この水利事業は排水工事、圩田〔訳注Ⅱ堤防で囲まれた田〕建設、水路網の整備、湖沼の修復、水運事業、労役負担など多方面の内容を含み、それらは研究者たちの広範な関心を引きつけている。^②しかし、水郷地区の内陸河川水運に関していうと、その研究は多くなく、しかもそれらの大半はマクロ的視点で論じられている。もし、子細に江南内陸河川水運の状況を説明しようとするなら、丹念に史料をたどって補っていくことが必要である。

民国期、人々は一様に水利事業を重視し、「江南は沼沢が多く、村々の史志や公私の著述に水利を重視しないもの

はなかつた^③。都市や農村での灌漑、水防、水運の建設は、政府側と民間がいつも関心を注ぐ重大な事柄であり、これは当時の江南社会が経済と生活環境を近代化させようとする動きと一致していた。民国期の水利関係の文献は多く現存しているが、研究者が注目したり研究に有用なものとなると、その数は比較的限られてくる。その中で、民国期に流行し始めた大量の都市旅行ガイドブックはとても特徴がある上、江南の都市や農村の生活の様子が細かく述べられているが、水利史研究に利用しているのはまれである^④。よって、本稿ではこれらを基礎に、そのほか多くの関連史料を合わせて、江南の都市と農村の水運交通ネットワークの変化について初步的考察を試みる。

一 伝統的交通システムの延長

一九一七年、イギリス海軍参謀部情報処編『中国本土手冊』〔原著は「British Naval Staff Intelligence Division *A Handbook of China Proper*, 1917」によると〕江蘇省南部では車両輸送を利用する術がなかった。なぜなら、道路と橋が車両輸送に適していないためで、大きな荷車から極端な例では小さな手押しの一輪車に至るまでほとんどなかった。旅行をする場合は徒歩のほか、一般的な輸送手段は小船であった^⑤。つまり船だけが用いられているということは、船

が最も適した交通手段であったということになる。

江南地方では昔から老若男女問わず、みな船を操縦することができた。彼らにとつて船の操縦は馬に乗るようなものであった。民間で流行っていた「学揺船」という民謡には、「三歳の子どもが船漕ぎを学び、鎖が切れてさかさまに落ちた。濡れた靴は母親の部屋に換えにいき、濡れた服は天日で乾かす」とあった^⑥。平原地方の湖沼と運河は、まるで烏賊の足のように四方八方に広がっていた。このため、ここではわずか七、八歳の子どもでも船を動かすことができた^⑦。これらはすべて江南で伝統的な船舶交通が栄えた証左であった^⑧。

しかし、都市と農村の間でよく利用されていた船の種類やその具体的意義は、歴史の隔たりと交通方法が近代以降変化したため、その多くが忘れ去られてしまった^⑩。清末民初、杭州出身の徐珂曾は、このことについていくつかの解釈を提示している。徐によると、浙西では「航船」〔河川を定期的に運航する旅客用の木造船〕のほかに、次の数種の船があった。これらは地域性を伴っていた。ひとつ目は「班船」〔江蘇地区ではこれを「航船」という〕で、「往来は一定で、代わる代わる運航された」。ふたつ目は「画船」で、竿で舟を漕ぐことを画といい、また俗にのりを使うことを画といった。足を伸ばして船を押すので、航行は甚だ速かった。紹興出身者はこの技を最も得意とし、常に

表1 民国前期浙江地区での伝統的民船の種類統計

船種	用途	航行区域	積載重量(担)
江船	渡船	錢塘江内	300,400
江山船	貨客両用	金華、衢州、 嚴州	300-600
義烏船			400-800
蘆烏船			100-400
開梢船	薪炭兼用漁業	嚴州	500-800
明塘船			700-1000
百官船	貨客両用	上海、寧波	300-900
烏山船	貨物専用		300-800
烏篷船			100-400
菱湖船	米石及客用	嘉興、湖州	100-200
無錫西莊船	貨物専用	蘇州、上海	300-700
常州船			100-400
常熟船	100-200		
江北船	60-100		
滿江紅	300-600		
蒲鞋頭	200-400		
南湾子	200-600		
無錫快	200-300		
吳江快	70-200		
糸網船	絹製品運搬用		50-100
蘆墟船	貨客両用		70-200
蔣村船			400-1000
長安船			500-800
湖漚子船			50-100
航船			100-300
駁船	旅客荷物用	杭州附近水路	約10
小揺船	付近往来用		
脚画船	旅客郵政用		

出典：清野長太郎『1921年浙江社会経済調査』、丁賢勇・陳浩沢編訳、北京図書館出版社、2008年、217-218頁。

江浙間を往来した。三つ目の「滿江紅」は、江淮で盛行した船で、入り口は斜面になっていて、大小一号から五号に分かれ、五号が最も大きかった。航行時、風の方向に拘らず、必ず帆を立て、へさきによってこれを助けた。四つ目の「無錫快」は、無錫出身者が操縦したことからその名がつき、蘇州、松江、常州、鎮江、太倉、杭州、嘉興、湖州など比較的広い範囲を往来した。

これら水上交通の手段は、民国期でもなお一般的であつ

た。一九二一年に日本人が浙江で行った調査によると、陸と同じく河川水運に多いのは小型の船で、航行範囲は広く太湖平原の河川網地帯まで達した（詳細は表1参照）。しかし、日本人の統計は当然のことながら不完全な部分があった。例えば、錢塘江から上ってくる船は、綿布、飴、石鹼、煙草など多くの品物を運ぶことを主とする「蘭溪船」で、これは古くから杭州に住む人々の記憶の中にはつきりと残っているが、統計には表れていない。

表1に列挙したものは、すべて伝統的時代に都市と農村の間でよく利用された船であった。例えば江南の水郷地区で一般的であった脚画船は、船体が小さかったため、狭い分岐点まで進入することができ、また敏捷で便利であったため、民衆からすこぶる好評であった。宝山県の大場鎮では、毎日鎮内の市河から西は南翔鎮、南は馬塘を通って彭浦から潭子湾に至り、蘇州河に入って新閘に達した。あるいは市河より馬塘を通過し西瀾浦から荻涇に転じ、劉行鎮を出て羅店鎮に出た。これら水路はすべて航船または脚画船を用いて交通手段とした。⁽¹³⁾

海寧の長安鎮では、この種の船の多くが紹興出身者によって運営されていた。一九四九年以前、脚画船が比較的集中して停泊していたのが虹橋西側で、現在でも河川に面する小さな通りは「画船弄」と呼ばれている。多いときは一〇隻以上に達し、終日河岸に停泊して客に呼ばれるのを待っていた。船を使う者の多くは特別な事情を持っていた。例えば、医者にかかる病人や、農村に診察に出向く医者、年若い体が弱くなった者や、よそからの旅行者などがそれで、徒歩の代わりに船に乗った。さらには、新婦を載せる駕籠の代わりとして船を用いる場合もあった。

しかし、一九四九年以降、脚画船の数は徐々に減っていった。⁽¹⁴⁾面白いことに、このような伝統的な脚画船は、民国期には新型のエンジンを搭載していた。一九三〇年頃、

松江地方の脚画船がこのような改造を始めた。こういった伝統にそぐわない船は、「機器脚画船」と呼ばれた。⁽¹⁵⁾

上海の場合、一九三七年以前、当時の文人が当地の伝統的船について統計を取ったことがあった。船の名称は数多く、具体的に挙げると次のようなものであった。人と貨物を載せた客船は、南湾子（大、中、小の三号に分けられた）、無錫糸網船（大型は双央弄、中型は単夾弄、小型は無夾弄といった。裝飾は華美で乗客を載せることができたが、貨物の運搬は不便であった）、無錫快、江北快、蒲鞋頭であった。停泊と往來の場所と時間が決まっているものは、俗に航船と呼ばれ、遠くは常熟、蘇州、嘉興、湖州などの港、近いところでは華亭、婁県、金山、奉贤、青浦、南匯、川沙などの各地から来た。帆のない小型の船は舢舨、画船（本帮と淮揚帮のふたつの帮があった）、灘帮、駁船、擺渡船だった。上海の中を往來する乗客と貨物を載せたものは帳船と碼頭船で、⁽¹⁶⁾上海市政庁の船舶稅徵收規則の説明では、碼頭船は二一種類に分類された。⁽¹⁷⁾

さらに鎮江では、客船以外に主に貨物運搬に従事している民間の船が、大蕉湖船、寧国府船、南京涼蓬子、江浦船、合船、揚州府船、邵北画子、揚州帮船、駁船、開梢大江画、邵伯湖船、小汜船、崇明沙船、寧波船、仙淮船などで、すべて伝統的時代に盛んに利用された交通用船舶であった。⁽¹⁸⁾

これら船の系統には、江南地方で盛んに利用された船舶

表2 望仙橋郷地区の航船統計

当地出発		他所から来て停泊		
便名	便数	便名	便数	注
嘉定航	2日おきに1便	蘇嘉杭（2隻）	5日に1便	貨物輸送専用
蘇航支船	2日に1便	昆嘉杭（1隻）	3日に1便	
		滬杭（2隻）	5日に1便	
		銭嘉杭	2日おきに1便	
		安嘉画船	毎日2便	貨客混合
		天嘉画船	毎日1便	
		外安接班船	毎日2便	
		銭安接班船	毎日2便	旅客専用だが荷物が積める

出典：楊大璋編『望仙橋郷志統稿』「航行」、1927年稿本、1962年復刻本。

説明：当地出発の汽船は、従来からあったものであった。しかし、他所から経由してきた汽船は、貨客混合と旅客専用の二種があり、民国4年(1915)になって開始したものであった。

の出所、および機能の分化がはつきりと表れている。青浦地方の伝統的な船について見ると、ここでは航船、画船、班船が主たる交通手段となっていた。農村での地方航船についていえば、比較的变化のない交通システムが存在していた。望仙橋郷では、同地から出発した船と、外から来て停泊して

いった船がともに多かった（詳細は表2を参照）。

表2中の「蘇航支船」の主な仕事は蘇州と杭州間の貨物を運搬することで、安亭や黄渡などへ貨物が渡った。蘇州と杭州の船はすべて嘉定へ直航したが、貨物船が到着したとき、安亭と黄渡の貨物が支船に積み込まれて出港していった。そして、蘇州と杭州の航船が出発を待っているとき、支船が戻ってきて、安亭と黄渡で受けとった荷物を蘇州、杭州の航船に渡すことができた。このような船の運搬機能は、都市と農村の間、県城と鎮の間、都市と都市の間の商品の交換、都市と農村の経済の活性化、人々の生活の欲求を満足させるという点でも重要であった。

船は水郷地帯において極めて便利な交通手段となっただけでなく、水上で寝食や娯楽を提供する場所としても機能した。このような種類の船は遊覧船、画舫〔美しく飾った遊覧船〕および祭日に活躍する龍舟が主なものであった。しかし、凶作になるとこれら船の活動は政府の統制を受けた。明代後期、台州出身の王士性^⑧は、もし娯楽の盛んな大都市杭州でこのような統制が行われたら、さらに多くの漁師、船乗り、芸人、商人、酒屋などが失業するだろうと早くから指摘していた。この統制は当然人々の日常生活に多くの不便をもたらした。西湖は当時の人々の中で遊覧の目的以外に、水上の近道として利用された。そのため、もし船を借用しなければ西湖を歩いて回らなければならず、相

当な労力を強いられた。⁽²¹⁾

民国期、杭州の湖で遊覧する船を雇う場所は、もともと清波、涌金、錢塘の三カ所以外はすべて新市場（元「旗營」の跡地）埠頭に移った。乗船の値段と設備には違いがあり、例えば、幌と座席のある画船は一日雇うと一元、半日では約六、七角、往来ごとに二角かかった。幌のないものはこれよりずっと安かった。このような価格の差があるのは、それら船が娯楽の流行り廃りの影響を受けるためで、その結果により価格が定まった。一般に春夏は娯楽が比較的盛んで、価格が高く、秋冬はやや落ち込み、価格が変動した。⁽²²⁾

二 新型水運交通の普及

民国期の江南では、都市の中の新しい道路、都市と農村をつなぐ新型の汽船または自動車、および江南を貫く列車などを代表として、人々が日常出かける手段や、仕事や休みを過ごす方法に新しい形態が生み出され始めた。⁽²³⁾ 大小の都市と鎮の間の交通が依然として河川を主としていたものの、ここでは小型汽船の普及率が極めて高かった。⁽²⁴⁾ 江南の水郷地区の伝統的交通手段に明らかに変化があったが、すなわちそれは汽船の普及であった。

多くの都市に各種汽船会社が作られた。一九二一年、杭

州以北の運河で運航していた汽船会社は、戴生昌、招商局、正昌公司、立興公司（以上四つの本部はすべて上海にあった）、寧紹公司、長杭公司、慶記公司（以上三つの本部はすべて杭州の拱宸橋にあった）、通利公司、久安公司、泰昌公司（以上三つの本部は嘉興にあった）、交通公司、通源公司（以上ふたつの本部は湖州にあった）の計一二社局あった。各運航路は、杭州（拱宸橋）―上海線、杭州（拱宸橋）―湖州線、嘉興―乍浦線、嘉興―新倉線、嘉興―平湖線、嘉興―蘇州線、嘉興―海塩線、嘉興―新塍線、嘉興―湖州線、嘉興―南潯線、嘉興―盛沢線、湖州―蘇州線、湖州―上海線、杭州（南星橋）―桐廬線などで、太湖周辺の多くの都市と鎮、例えば杭州、塘栖、石門、石門灣、菱湖、荻港、袁家匯、湖州、新市、双林、南潯、震沢、平望、吳江、蘇州、平湖、乍浦、新倉、新豐、嘉興、海塩、沈蕩、上海などをそれぞれ結びつけて定期的な交通連絡網を形成した。⁽²⁵⁾ 杭州の場合、内河水運の多くは拱宸橋を起点に上海、蘇州、湖州、嘉興といった場所まで航行し、また錢塘江の逆流にしたがって富陽、桐廬、建徳に達することができた。このとき、杭州の船運会社はディーゼル機関船二六隻、ガソリン機関船一二隻を擁していた。⁽²⁶⁾

同治九年（一八七〇）に創設された規模のやや大きい招商局が経営した汽船会社は、本社を上海に置き、太湖周辺の蘇州、杭州、湖州、嘉興、常州、無錫、鎮江などにすべ

表3 上海で経営している江南三角洲の著名な水運会社の状況（1932年統計）

会 社	国籍	隻数	航 路
内河輪船招商局	中	5	上海—蘇州、上海—杭州、上海—湖州
老公茂輪船局	英	12	上海—蘇州、上海—無錫、上海—嘉興、上海—常熟、上海—松江
戴生昌輪船局	日	5	上海—蘇州、上海—杭州、上海—湖州
大達輪歩公司	中	4	上海—揚州
立興内河輪船局	中	6	上海—湖州、上海—平湖

出典：韋息予編著『上海』大江書舗、1932年、141-142頁。

で支社を設けた。^{②7} 一九二八年になって会社は設立から五〇年以上が過ぎ、運航していた汽船は主なもので二八隻におよび、中国最大の汽船会社として有名となった。^{②8}

韋息予によると、上海で国内向けの小汽船を使って江南三角洲の大きな都市と鎮と江北一帯を航行させていた会社は、外洋と長江航路を運航させていた会社とは異なり、多くが設立と廃業を繰り返していたが、比較的歴史のある会社は主に次の五つであった（詳細は表3を参照）。^{②9}

江南の都市の中には各種汽船会社、あるいはその支社が実に多くあり、それぞれが水上公共交通の業務に従事していた。

嘉興では一九三七年以前、各地に開設された汽船会社ですでに六七社あり、合計で九五隻の汽船が各大埠頭を回り、杭州、蘇州、湖州を繋ぐ重要な拠りどころとなっていた。^{③0} その中で、招商局官営のふたつの汽船会社は最も早く嘉興に進出し、以後、一二の私営汽船会社に発展していった。その一二社とは通源、王清記、永濟、寧紹、乍嘉、禾達、泰昌、翔安、新興、誼興、老公茂、戴生昌で、汽船の総数は三一から三二隻あった。^{③1}

湖州で経営していた汽船会社は、主に招商局、利興局、源通局、正昌局、立興局、永順局、永安局、長杭局、寧紹局、翔安局、交通局、慶記局、通源局、永大局、通商汽船局、永豊局、興業局、安孝局、源興局、新興局、錫湖輪局などであった。^{③2}

南潯鎮では新しい汽船も多く、主として上海から来ていた。一九三二年の『南潯研究』によると、乗船地点が西柵にあったのは源通と招商局で、東柵にあったのは利興、永順、正昌、通源、永安、立興だった。運航時間は午前六時から午後五時までで、多くの定期船があった。^{③3}

徳清県新市鎮の新型の汽船会社は、一九〇九年以降、日を追って増加し、大都市の汽船会社または汽船局による経営も多かった。具体的には新市航班、翔安公司、新興輪船局、光明輪船局、振興輪船局、建新輪船局、鶴鳴輪船局、新興運輸公司、永達輪船局、杭震班輪局などであった。^{③4}

また、平湖は抗日戦争勝利後、汽船会社の設立が増加した。一九四六年、平湖で登記されたのは二五社で、一五の路線が運航されていた。その中には勝利、便利、久安の三社が運航していた新倉―平湖線、達昌一社が運航していた嘉興―平湖線、鸚洲一社が運航していた乍嘉―平湖線、聯合、乍嘉、順利、利源の四社が運航していた乍嘉―平湖―嘉興線、合興一社が運航していた平湖―西塘線、永濟新、合新、生記の三社が運航していた平湖―嘉善線、遠東、越靖、便利協記の三社が運航していた新埭―平湖―乍嘉線、全平一社が運航していた全公亭―平湖線、新生一社が運航していた新埭―嘉善線、永源一社が運航していた新倉―邱移廟―松江線、雲飛、発記の二社が運航していた平湖―角里堰線、合興一社が運航していた新廟―平湖線、合利一社が運航していた金山―平湖―乍嘉線、正利一社が運航していた新倉―平湖―嘉興線、新利一社が運航していた平湖―硤石線があった。同時に二五の定期快速船が二一路線で運航されていた。具体的には新埭、朱涇、新倉、呂巷、張堰、周圩、衙前、三叉河、虎嘯橋、山陽、全公亭、硤石、新豐、徐婆橋、嘉興、王店、嘉善、鐘埭、徐埭、海塩の各便、および乍浦から嘉興までの便があった。しかし、存続した時期は長くなく、戦後再び発生した経済不況による物価上昇は定期運航を日々困難にし、運航数を徐々に減少させた。一九四九年初めになると、わずか一二社しかなくな

り、六路線の運航が続いていた。^⑤

塘栖鎮の旅客と貨物の専用の汽船埠頭は東石塘街に設けられた。西石塘大街と福永醬園入り口の石で作られた埠頭は主に貨物用で、水北大街にはあと数十カ所の貨物用の石で作られた埠頭があった。毎日上海に海産物が千斤以上運ばれ、一年に地元産の生糸二千担ほど、果物十万担がそれぞれ送られた。このとき、塘栖と杭州大閘、海寧硤石は水路で繋がった三大米穀市場となっていた。一九三二年当時、塘栖鎮の埠頭にあった汽船会社は振興、内河、源通、寧紹、翔安、長杭、和記、順興など多数で、杭州―蘇州、杭州―湖州、杭州―震沢、杭州―新市、杭州―塘栖など定期路線があった。^⑥

多くの都市では各種運航会社のことを一般的に「転運会社」と呼んでいたが、具体的な名称はそれぞれ異なっていた。例えば、無錫では同益、瑞泰、恒華、盛義、通達、公益、源源、匯通、永泰隆、利興、運繭処、清記、悦来、宏達、協興、義興駁運、通記駁運、鼎通などの転運会社があった。^⑦上海では一九二九年の統計によると、同種の会社は三聯、匯通、中国運輸、中華捷運、大通転運、悦来、慎大、三済などだった。^⑧常州城内では覓渡橋の華盛義、新馬路の公益、織袜坊の悦来と鼎通、停車場の清記、匯通、捷運、協興、運繭処があった。^⑨これら運航会社は通常、停車場の付近に事務所を設け、接客業務を行った。

以上でわかることは、各地の転運会社のうち名称が同じもの、例えば捷運、匯通、運繭処、瑞泰、公益は、事実上、大汽船会社が各都市に設けた支社だったということであった。その中でも「捷運」会社は正式名を中華股份有限公司 (The China Express Co., Ltd.) と称し、とても有名であった。会社の経営目的は「滬寧、滬杭甬、津浦、隴海、京漢、京奉各路線の運輸事業を請け負い、国内外の商業港で汽船が到着するところであればどこでも運輸を代行するとともに、商人に代わってすべての物品を代理購入する。資本は充実に信用に富み、運賃が廉価な上に迅速で、国内外で歓迎を受ける」というものであった。その本社は上海

滬寧鐵道の停車場の向かいにあり、支社は江南にある都市の停車場付近に設けられた。主なところでは蘇州、無錫、常州、丹陽、鎮江、南京、松江、嘉善、嘉興、硤石、長安、臨平、杭州、拱宸橋、莫幹山、閘口、南星にあり、広大な範圍をカバーしていた。さらに、「匯通」の如きは正式名を匯通轉運公司といい、本社は上海北停車場にあり、主に商人に代わって貨物を運んでいた。その業務は主に滬寧、滬杭甬、津浦、隴海の四大鐵道路線上に広がっていた。類似したものとして、瑞泰恒轉運公司是主に津浦、滬寧、滬杭甬など鐵道路線上で経営していた。当時この会社の広告には「我が会社は設立から多年にわたり、沿線にある大都市の停車場付近にすべて支社を持ち、貨物輸送の代

行は迅速と評判で、途中の丁寧な輸送方法は各商店から稱賛を得ています。お客様の荷物の委託をここからお待ちしています」とあり、会社の能力と運行範圍を明らかにし、その業務の評判も公表していた。

三 公共航路と水運ネットワーク

大規模な汽船会社や民間の伝統的な航船を問わず、民国期には新たに江南水郷交通の新航路が構築され、またさらに進んで、都市と農村の間を結ぶ全く新たな水運ネットワークが形成された。

一般的にいうと、江南地方の大都市でこのような交通航路は比較的成熟していて、運航回数も多い。

杭州で内陸河川の水運の多くは拱宸橋を起点とし、航路は上海、蘇州、湖州、嘉興などを通り、また錢塘江の逆流にしたがって遡上し、富陽、桐廬、建徳へと至る。一九四九年になって、杭州の船運会社は二六隻のディーゼル機関船と、一二隻のガソリン機関船を擁し、運輸能力は充分にあったとみることができる。

このような公共航路と停泊した埠頭には、かなり緻密な規定があった。この規定は人々が出かけるときに時間と地点を把握するのにとても役立ち、有用性を兼ね備えている。

表4 民国期呉興県の水路交通航路統計

航路	区 間	経 由	距離
湖杭線	湖州—杭州	袁家匯、荻港、菱湖、双林、新市、塘栖	180
湖武線	湖州—武康	袁家匯、荻港	81
湖大線	湖州—大錢		27
湖蘇線	湖州—蘇州	旧館、南潯、震沢、平望、八坼、呉江	232
湖夾線	湖州—夾浦	南皋橋、王家橋、横山橋、潼橋、新塘	62
湖錫線	湖州—無錫	大錢、銅庭西山	160
湖申線	湖州—上海	旧館、南潯、震沢、平望、蘆墟、閔行	365
湖烏線	湖州—烏鎮	袁家匯、双林	90
湖嘉線	湖州—嘉興	袁家匯、荻港、双林、烏鎮、垆頭、双橋埠	150
湖潯線	湖州—南潯	晟舍、旧館	72
湖長線	湖州—長興	雪水橋、塘口橋、呂山鎮	60
湖泗線	湖州—泗安	虹星橋、林城橋	108
湖散線	湖州—散濟橋	塘口、胥倉橋、午源渡、小溪口	90
湖梅線	湖州—梅溪	塘口、胥倉橋、午源渡、小溪口	90
双嘉線	双林—嘉興	烏鎮、桐郷、濮院、陶家笕	114
潯新嘉線	嘉興—南潯 南潯—新市	王江涇、平望、震沢、南潯、馬腰、双林、善璉	169

出典：建設委員会經濟調査所統計課編『中国經濟志・浙江省呉興県』1935年、16-17頁。

例えば呉興県では、一九三〇年代の調査で、人々が当時の水路交通航路の停留地点と具体的な距離をだいたい把握していたことが明らかとなった（詳細は表4を参照）。嘉興地方の水運は、地形が平坦で、水路網が密接に繋がっていたため、呉興地方と比べさらに発達していた。規模の大きい水運会社の経営する航路を除くと、一般的に民間船の運営は盛んで、このような民間船の埠頭は、主に嘉興城東門外の宣公橋下の東塘湾などに集中していた。

一九二八年三月の統計によると、松江の民間船埠頭は、蘇州、周浦、嘉興、嘉善、平湖、南翔、上海外河船と四郷各鎮の画船を含め全て西城門外にあった。

比較すると、長江下流の江蘇は水運業が発達していて、外洋と近海、および内河の水運を含めた三方面を包括し、「全国の冠」と称された⁴⁶。伝統的時代では、内陸河川水運が発達した江南都市体系は一般的に蘇州を中心とした。民国期の蘇州の水運も依然として盛んであった。これは蘇州を中心とする都市と農村の汽船運輸業が繁栄し

ていることを示していた。蘇州では拡散していた多くの定期船埠頭が、遠近の都市である常熟、光福、梅里、木瀆、橫涇、沙頭、香山、唐市、石牌、南潯、震沢、盛沢、湖州、新市、硤石、平湖、屠鎮、松江、常州、太倉、相城、望亭、嘉定、瀏湖、西倉、莫城等のすべての港と緊密な運輸網を構成していた。

しかし民国期でも、江蘇の内陸河川航路からみると、長江航路、運河線と上海から始発する各路線があり、蘇州の交通の中心的地位はすでに上海に取って代わられていた。上海を中心点として、外に向いて広がった江南の内陸河川航路はすでに発達していて、当時の江南で重きをなしていた。具体的な航路は、太湖と淞渚の間のはすべて小型汽船で運航され、上海蘇州線、上海杭州線、上海湖州線、上海無錫線、上海常州線、上海硤石線、上海平湖海塩線があった。

大都市を除き、江南の一般的な郷鎮は比較的成熟した水運網をもっていた。昆山呉巴城鎮を例にとると、ここでの水運系統は充分利用者を満足させるものだった。ここには蘇州、昆山、常州、上海などの地に至る各種定期船があり、かつそれぞれに名称があった。例えば「常青」「常昆」「張昆」「滸昆」「瀘錫」「瀘常」などで、起点と終点もこの名前によって一目瞭然だった。このほかに画船があり、「巴昆」「唐昆」「石蘇」「常瀘」などの便があった。し

かし、夜になると小さな鎮の入り口はすぐに閉められ、運行を停止した。

有名な盛沢鎮では、正規の旅客航路網以外に快速定期船があり、旅客運輸を主体に貨物運輸を兼営していた。毎便通常二〇人前後が乗船でき、二〇担前後の貨物を積載した。一九三六年の船舶登記によると、盛沢鎮にはかつて三五隻の定期船があった。

浦東の北蔡鎮は水運の適地で、川沙、南匯、陳家橋、張江柵と周浦などから来る汽船が鎮の各所に停泊した。上海へ買い物に行く場合、一日で帰ってくるのができた。しかし、抗日戦争が始まると運輸は停止し、長い時を経てようやく再開された。

桐郷と呉興の境界の烏鎮で民国期に『烏青鎮志』が編纂されたが、その中の「航業表」の内容は非常に詳細であった。近世の江南の都市と鎮の交易とネットワークは、特に行政区域の境界地帯にある都市と鎮の交通状況を考察する上で絶好の資料を提供している（詳細は表5を参照）。

平湖沿岸の重要港の乍浦は、孫文が一九二一年にまとめた『建国方略』の中で、「東方大港」を建設するという偉大な構想を持ったように、交通上の地位はひときわ重要であった。当地の内陸河川の旅客輸送の中で、主なものは嘉兴便、嘉善便、平湖便、新埭便などがあり、貨物輸送は不

表5 民国烏青鎮の水運交通統計

汽船交通	汽船局名	埠 頭	航 路	便数	動力別			
	招商局	西柵高橋下	菱湖、双林、烏鎮、盛沢、平望、上海	毎日 1 便	石炭船			
			上海、平望、盛沢、烏鎮、双林、菱湖					
	源通局	南柵浮瀾橋	嘉興、陶寛、濮院、桐郷、鑑頭、烏鎮、双林、袁家匯、湖州	毎日 往復 2 便	石炭船、 汽船併用			
			双林、烏鎮、鑑頭、桐郷、濮院、陶寛、嘉興					
	王清記局 公大局 鴻大局 翔安局	嵇家匯	烏鎮、宗揚廟、石湾、石門、長安		汽船			
			烏鎮、槿市、善練、石塚、袁家匯、湖州					
			南潯、烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮、硤石					
			德清、新市、槿市、烏鎮、嘉興					
寧新局	夏家新橋	菱湖、双林、南潯、震沢、嚴墓、烏鎮						
快速船	船別	經過地点	本鎮停泊地埠頭		便数			
	王店船	濮院	印家橋塊	毎日 1 便				
	湖州船	馬腰横街						
	震沢船	嚴墓	二井橋					
	湖州船	双林、槿市						
	嘉興船	新塍、槿市						
	塘栖船	新市、槿市						
	南潯船	烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮、硤石	宮橋北	1 往復				
	長安船	南潯、烏鎮、鑑頭、石湾、崇徳	烏鎮を経由し停泊しないが、乗客がいれば接岸	毎日往復				
	桐郷船	鑑頭						
	崇徳船	石湾	浮瀾橋塊					
	硤石船	烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮	二井橋	隔日 1 便				
	善練船	槿市						
	濮院船	石谷廟	印家橋塊	毎日 1 便				
	湖州船	馬腰横街	二井橋					
航 船	船別	本鎮停泊埠頭		運行期間				
	上海船	北柵油車匯		10 日 1 便				
		南柵浮瀾橋						
	蘇州船	北柵白娘子橋		7 日 1 便				
	震沢船	中市印家橋塊	毎日 1 便					
	硤石船	修真觀前						
	双林船	中市印家橋塊						
	南潯船							
	嘉興船	修真觀前	隔日 1 便					
	南潯船	西柵花園頭						
	湖州船							
	槿市船	南柵嵇家匯	毎日 1 便					
	桐郷船	顔家巷口						
	新市船	祝家巷口	隔日 1 便					
	崇徳船							
	杭州船	浮瀾橋外	4 日 1 便					
	海寧船	浮瀾橋塊	毎日 1 便					
	新塍船	壳魚橋塊						
	盛沢船						隔日 1 便	

出典：盧学溥修、朱辛彝・張惟驤ら編『烏青鎮志 卷二十一「工商・航業」』1936年。

便、硤石便、沈蕩便、王店便、鳳啗橋便、新篁便、徐婆橋便があつた。⁽⁵²⁾これら便はかなり頻繁に運航されていた。

これらの定期船航路はもちろんすべて相應の時間的な規定があつた。しかし、様々な理由で常に時間通りに出港できない状況が起きた。例えば鎮江では、内陸河川運航の始発時間に規定はあつたが、旅客の乗降ミスにより出港がよく遅れた。そして、鎮江にも水運用の大きな埠頭があつたが、毎日乗船してくる旅客がとて多く、「清江へ行く者は約五〇〇人余り、揚州へ行く者は約二〇〇人余り、仙女廟へ行く者は約三〇〇人余り、小河口へ行く者は約二〇〇人余り、六合へ行く者は約六、七〇人」といわれ、これはすべての船の運航に影響した。さらに、当時の人によると、「どの船の水夫も、悪習がとて多い」と旅客が口々に不平をこぼし、改良の必要があると考えられていた。⁽⁵³⁾

江南の水郷地帯の河道網の目のように広がっていて、いくつかの河道は管理が疎かになっていった。浚渫が滞ると、水上での正常運航に影響が出た。抗日戦争時期、金山泉の多くの河道で浚渫が行われなかつたことにより、土砂が日々溜まって河床が次第に高くなり、水上船舶の通行に多くの障害を引き起こした。戦争終結後、地方政府は改めて河道を修復し、水運を再び滞りなく復旧させた。⁽⁵⁴⁾

あとがき

茅盾は『春蚕』の中で、江南の農民が上述の新型交通手段について、いささかの「敵意」を示したことを極めて写實的に描写した。⁽⁵⁵⁾小型汽船はその強い力で後ろに何隻もの大型船を牽引し、効率の上からみると、明らかに人力で動かす木船よりも優っていた。農村の人々の目には、これは「世界」の変化の標識のように映った。なぜならこのような船は外国人がもたらしたものであり、外国の文字を付け加えなければならぬような目新しいことであつたからである。

このようなことがあつたにせよ、新型汽船は伝統的船舶と同様に、すべて江南の都市と農村での水運交通網を築き上げた。嘉興県濮院鎮のように、汽船や航船は周辺の都市間を緊密に繋ぎあわせ、東北は嘉興新塍鎮、南は王店鎮、西は桐郷、西北は烏鎮まで毎日班船を往来させていた。⁽⁵⁶⁾吳興県では一九二六年以前、新型汽船があまり多くなく、各地の旅客貨物の往来は航船に頼っていた。この後、新型汽船が増え、航船への搭乗客は大幅に減少した。⁽⁵⁷⁾農民たちも自ら小船を準備して都市と農村の間を往復し、画船の数はそのほかの県と比べて多かった。ここの水運幹線は湖錫、湖蘇、湖申、湖杭、湖長、嘉湖の六本であつた。⁽⁵⁸⁾

嘉定県の黄渡鎮では、清朝同治末年にはすでに呉淞江を運航する内陸河川用の小型汽船があり、はじめは乗客用だけであつたが、後に旅客と荷物を載せた船が現れた。それらはすべて上海から蘇州へ向かう途中で黄渡を経由したが、停泊はしなかつた。一八九五年になつて、青浦商人が上海から朱家角鎮までの汽船を開業し、黄渡を経て朱家角鎮の千秋橋のたもとにある埠頭に向けて、毎日一便を運航した。⁽⁵⁹⁾一九〇三年の秋より、上海から嘉定までを結ぶ臨雲汽船会社の汽船が運航された。翌年にはこの航路上に上海招商局の汽船が運航を開始し、双方は業務上の競争相手となつた。一九二六年には新型道路「滬寧路」の開通によつて珠安汽船会社が安亭停留所から太倉までを毎日二便往復し、さらに、上海までの回数券を発売して旅客サービスを行った。⁽⁶⁰⁾これらはすべて、伝統的な運航体系に大きな衝撃を与えた。

上海でもともと盛んだつたジャンク船業は優勢な地位を独占してゐて、南通、寧波、当地の三つの同業組合を有していた。ジャンク船の航路は三つあり、ひとつ目は山東、天津、營口、大連の各港を結ぶ北線、ふたつ目は寧波、紹興、温州、福州、潮汕各埠頭を繋ぐ南線、三つ目は長江を溯り、四川省万県などに直行していた中線があつた。⁽⁶¹⁾しかし、汽船の隆盛と衰退により、清末上海のジャンク船業はすでに明け方の星のようにまばらで極めて数が少なくなつ

ていた。⁽⁶²⁾民国期にはもともとの輸送割合の一〇分の一から一〇分の二にも至らなかつた。⁽⁶³⁾

新しい小型汽船の水運交通に対する衝撃は大きく、また鉄道も同様であつた。都市の庶民の感覚でいえば、列車は汽船や自動車のように早くはないが、時間は相対的に一定してゐて、しかも価格が比較的安かつた。例えば、松江では、滬杭鉄道の開通後、松江から上海までの小型汽船が営業されなくなつたが、農村地帯の人々はその価格の安さから喜んで列車に乗つた。実際、列車や自動車と定期船と交互に乗り換えをして目的地に達するやり方は、民国期の人々にとつて極めて普通の選択であつた。⁽⁶⁴⁾旅費を節約するなら、杭州から南京まで行くのに、まず歩いて拱宸橋まで行き、内陸河川の定期船に乗つて蘇州まで行き、蘇州から列車で南京まで行つた。⁽⁶⁵⁾無錫では駅から出た後、錫澄バスで江陽まで行き、汽船に乗つて長江を越えて靖江や南通へ向かつた。錫滬路建設後には常熟を経由して上海へ至つた。蘇錫路完成後、無錫から蘇州までは列車と並行するようになつた。⁽⁶⁶⁾これらはすべて利用者に利便性をもたらし、同時に時間と効率の問題に対して全く新しい認識を人々に与え、急激に生活の近代化を促した。浙江省桐郷出身の芸術家、豊子愷は新方式の交通の発達について、「常に都會の面影を農村の人々にはつきりと見せたことで、彼らにさらに強烈な誘惑を与えた」と評した。⁽⁶⁷⁾

〔付記〕 本稿は、国家社会科学基金重大項目「宋代以来長江三角洲環境變遷史研究」（批准号：09&ZD068）中の小課題「長江三角洲の河道与水路の変遷研究」の中間成果である。

注

〈1〉 松田吉郎「最近の中国水利史研究」（『中国——社会と文化』二〇一一年第二六号、中国社会文化学会、二〇一一年所収）一九三—二〇四頁参照。

〈2〉 例えば、森田明『清代水利史研究』（亜紀書房、一九七四年）は、清代水利史に関する比較的系统立った研究である。張芳「明代太湖地区的治水」（『太湖地区農史論文集』一九八五年第一輯所収、九五—一〇五頁）は、明代江南の治水状況およびその影響に専ら関心が向けられている。川勝守「明代江南水利政策的発展」（『明清史國際學術討論會論文集』天津人民出版社、一九八二年所収、五三六—五四八頁）は、明代水利政策の時代的特徴と江南の治水の段階について概述している。潘清「明代太湖流域水利建設的階段及其特点」（『中国農史』一九九七年第二期所収）もこの問題を検討している。別に「明清時期江南的水利建設」（范金民編『江南社会經濟研究（明清卷）』中国農業出版社、二〇〇六年所収、九四〇—九六七頁）は、江南の水田の水利、ならびに土手や防波堤について全面的な考察を

試みている。土手や圩田の歴史については、繆啓愉編著『太湖塘浦圩田史研究』（農業出版社、一九八五年）が詳細に論じている。彭雨新・張建民『明清長江流域農業水利研究』（武漢大学出版社、一九九三年）は、明清時代の長江流域の水利について比較的全面的に概述している。水利に関する社会的負担と経費の配分に関しては、濱島敦俊「明代江南の水利の一考察」（『東洋文化研究所紀要』第四七号所収）と森田明『清代水利社会史研究』が詳細に論じている。

〈3〉 沈佺編『民国江南水利志』巻頭の沈佺「序」、一九二一年。

〈4〉 馮賢亮「民国前期蘇南水利的組織規画与实践」（『江蘇社会科学』二〇〇九年第一期）一八六—一九三頁。

〈5〉 民国期に江南地区で流行したガイドについては、馮賢亮・林涓「江南城市的導遊指南与生活变化」（一九二—一九四九）（『江蘇社会科学』二〇一一年第一期、二二—二一九頁）を参照。

〈6〉 伊懋可（Mark Elvin）『市鎮与水道——一八四〇—一九一〇年的上海県（Market Towns and Waterways: the County of Shanghai from 1480 to 1910）』Another History: Essays on China from a European Perspective, Wild Peony PTY Ltd., 1996, pp. 101-139.

〈7〉 呂舜祥修、武嘏純纂『嘉定縣志』（不分卷）の「歌謡」（二九四八年）、騰写版印刷。

〈8〉 金九『白凡逸志』（宣德五・張明恵訳、重慶出版社、

二〇〇六年）二一七頁。同書は韓国民族独立運動指導者である金九の自伝である。彼は一九三二年四月に嘉興へ避難した。

〈9〉 伝統的時代の江南内陸河川の船舶交通と生活の分析については、松浦章『清代内河水運史研究』（江蘇人民出版社、二〇一〇年中文版）中の明清江南の水運の章、ならびに馮賢亮「舟船交通——明清太湖平原的環境与人生」（『伝統中国研究集刊』第五輯、上海人民出版社、二〇〇八年所収）三四一―三七四頁など。

〈10〉 朱惠勇『中国古船与吳越古船』（浙江大学出版社、二〇〇〇年）。かつて江南に存在した主要な船舶（筏、木舟、画舫等を含め一三分類一六〇余種の古船）について、考察と分析を加えている。

〈11〉 徐珂『清稗類鈔』第一三冊「舟船類」（中華書局、一九八六年）六〇七―六〇七五頁。

〈12〉 李杭育『江南旧事』（山東画報社、一九九九年）一六七頁。

〈13〉 張蔭祖編纂『大場里志』卷一「航船脚画船」上海市宝山区檔案館藏稿本（上海市地方志办公室編『上海鄉鎮旧志叢書』第一卷、上海社会科学院、二〇〇六年）三八頁。

〈14〉 長安鎮志編纂領導小組編『長安鎮志』（当代中国出版社、一九九四年）二一二頁。

〈15〉 何恵明主編『松江図志』（漢語大詞典出版社、二〇〇五年）五二頁。

〈16〉 民国『上海県志』卷十二「交通」一九三六年鉛印本。

南灣子、無錫の生糸網船、遊覧艇、舢板、擺渡船などについての詳細な説明は、商務印書館編訳所編『上海指南』巻四「交通」増訂十一版（商務印書館、一九二〇年）二一二―二二頁参照。

〈17〉 詳細は民国『上海県志』巻十二「交通」を参照。

〈18〉 東亜同文会編『支那省別全誌』第十五巻「江蘇省」（東亜同文会、一九二〇年）二九六―二九八頁。

〈19〉 楊大璋編『望仙橋郷志統稿』「航行」、一九二七年稿本、一九六二年復刻本。

〈20〉 王士性『広志繹』巻四「江南諸省」（周振鶴点校『王士性地理書三種』上海古籍出版社、一九九三年）三二六頁。

〈21〉 周星譽『陽堂日記』巻一、咸豐五年三月初二日（河北教育出版社、二〇〇一年）八頁。

〈22〉 徐珂編『西湖遊覧指南』増訂十一版（商務印書館、一九一九年）九五頁。

〈23〉 関連する具体的研究として、丁賢勇『新式交通与社会変遷——以一九三〇年代为中心』（中国社会科学出版社、二〇〇七年）を参照。

〈24〉 もちろん、小型汽船の普及は清末に始まった。例えば浙江地方での調査によると、一八九六年には即ち小型汽船が運用されていた（清野長太郎編『一九二一年浙江社会経済調査』二二七頁）。

〈25〉 清野長太郎編『一九二一年浙江社会経済調査』（丁賢勇・陳浩沢編訳、北京図書館出版社、二〇〇八年）二二七

一二四二頁。

〈26〉 江南問題研究会編『杭州概況調査』（江南問題研究会、一九四九年）三頁。

〈27〉 聶宝璋・朱蔭貴編『中国近代航運史資料』第二輯下冊（中国社会科学出版社、二〇〇二年）九〇一頁。

〈28〉 章伯鋒ら編『閑話民国』（四川人民出版社、一九九九年）三六四頁。

〈29〉 韋息予編著『上海』（大江書舗、一九三三年）一四一頁。

〈30〉 嘉興市志編纂委員會編『嘉興市志』（中国書籍出版社、一九九七年）一〇七〇頁。

〈31〉 王兆明「嘉興地方訪談録」（嘉興市政协學習和文史資料委員會編『嘉興市文史資料通訊』第二七期、二〇〇〇年三月、『嘉興文史匯編』第三冊、当代中国出版社、二〇〇一年所収、一九一頁）。

〈32〉 湖社宣伝部編『吳興導遊』（湖社幹事処、一九三六年）五九一六四頁。

〈33〉 李学功『南潯現象——晚清民国江南市鎮變遷研究』（中国社会科学出版社、二〇一〇年）一八八頁。

〈34〉 浙江省德清県新市鎮人民政府編『仙潭旧市』（『仙潭文史叢書』二〇〇九年八月所収）二三五頁。

〈35〉 孫意識「百年變遷記航運」（浙江省平湖政协文史資料委員會編『平湖文史資料』第四輯、一九九二年所収）二七頁。

〈36〉 李曉亮・虞銘主編『余杭商賈老字号』（中国輕工業出

版社、二〇一一年）一七一—一七二頁。

〈37〉 商務印書館編訳所編『中国旅行指南』（「無錫」商務印書館、一九二九年）五頁。

〈38〉 商務印書館編訳所編『中国旅行指南』（「上海」商務印書館、一九二九年）八頁。

〈39〉 商務印書館編訳所編『中国旅行指南』（「常州」商務印書館、一九二九年）六頁。

〈40〉 滬寧滬杭甬兩路編查科編『滬寧滬杭甬鐵路第二期旅行指南』（滬寧滬杭甬鐵路管理局、一九一九年）広告挿入頁。

〈41〉 滬寧滬杭甬兩路編查科編『滬寧滬杭甬鐵路第二期旅行指南』（滬寧滬杭甬鐵路管理局、一九一九年）広告挿入頁。

〈42〉 滬寧滬杭甬兩路編查科編『滬寧滬杭甬鐵路第二期旅行指南』（滬寧滬杭甬鐵路管理局、一九一九年）広告挿入頁。

〈43〉 江南問題研究会編『杭州概況調査』（江南問題研究会、一九四九年）三頁。

〈44〉 滬寧滬杭甬兩路編查科編『滬寧滬杭甬鐵路第二期旅行指南』（「滬杭甬分站紀要」（滬寧滬杭甬鐵路管理局、一九一九年）二一一—二二頁）。

〈45〉 商務印書館編訳所編『中国旅行指南』（「松江」（商務印書館、一九二九年）一頁）。

〈46〉 柳肇嘉編著『江蘇人文地理』（大東書局、一九三〇年）七九頁。

〈47〉 陸曙卿・顔大圭『旅蘇必読』補遺（吳県市郷公報社、一九二二年）四一—五頁。

〈48〉 柳肇嘉編著『江蘇人文地理』（大東書局、一九三〇

年) 九〇—九二頁。

〈49〉 朱保熙纂修『巴溪志』(不分卷)「交通」(一九三五年活字本)。

〈50〉 盛沢鎮地方志辦公室編『盛沢鎮志』(江蘇古籍出版社、一九九一年) 二九二頁。

〈51〉 北蔡鎮人民政府編『北蔡鎮志』(一九九三年) 二〇二頁。

〈52〉 孫意誠「乍浦港史話」(中國人民政協浙江省平湖縣委員會文史資料工作委員會編『平湖文史資料』第二輯、一九八九年) 五一—六頁。

〈53〉 朱瑾如·童西萃著『鎮江指南』(鎮江指南社、一九二二年) 四九頁。

〈54〉 金山縣鑑社編『金山縣鑑』第三期第六章「建設」(一九四七年) 二二頁。

〈55〉 茅盾『春蚕』(一九三三年)(茅盾『茅盾選集』人民文學出版社、一九五九年) 五一—六頁。

〈56〉 閻幼甫等纂修『嘉興新志』第一章(嘉興建設委員會、一九二九年活字本) 八二頁。

〈57〉 建設委員會經濟調查所統計課編『中國經濟志』浙江省吳興縣(一九三五年) 二〇頁。

〈58〉 劉大鈞『吳興農村經濟』(中國經濟統計研究所、一九三九年) 七頁。

〈59〉 章圭瑒『黃渡統志』卷一「疆域·交通」(一九一一年修、一九二三年)。

〈60〉 楊大璋『望仙橋鄉志統稿』「航行」(一九二七年、一九

六二年復刻本)。

〈61〉 松浦章『清代上海沙船航運業の研究』(関西大学出版部、二〇〇四年)。辛元欧『上海沙船』(上海書店、二〇〇四年)。

〈62〉 朱夢華『上海的沙船業』(上海市文史館·上海市人民政府參事室文史資料工作委員會編『上海地方史資料』(三)上海社會科學院出版社、一九八四年所收) 六四頁。

〈63〉 李維清編『上海鄉土志』第一百五十課「沙船」(一九〇七年)。

〈64〉 胡祥翰『上海小志』卷三「交通·航業」(一九三〇年、上海佘經堂書店刊本。上海古籍出版社、一九八九年點校本) 一二頁。

〈65〉 雷君曜撰·杜詩庭節鈔『松江志料 交通類』復刻本(戴鞍鋼·黃葦編『中國地方志經濟資料匯編』八九六頁)。

〈66〉 駱懷甫『一八八六—一九五四浮生手記——一個平民知識分子的紀實』(上海古籍出版社、二〇〇四年) 六三頁。

〈67〉 薛明劍等編『無錫指南』一九一九年初版、一九四七年一七版(無錫市史誌辦公室·無錫市檔案館·無錫市政協文史委員會編『梁溪履痕——無錫近代風土遊覽著作輯錄』方志出版社、二〇〇六年) 一二頁。

〈68〉 豐子愷『車箱社會』「都會之音」編(上海良友圖書印刷公司、一九三五年) 二〇八頁。